

ロードレージに対する要件的定義 および判定チャートの提案

川井 明^{1,2}

概要：ロードレージとは路上の出来事に対し激しく怒り、怒鳴る・故意に接触する・ドライバーに危害を加えることである。ロードレージ事件は全世界的に報告され、深刻な怪我や死亡事故へつながっている。日本国内ではロードレージをあおり運転と呼び、東名高速夫婦死亡事故後にニュースなどによって注目を浴びた。しかし、国内ではロードレージが明確に区別、定義づけされていない。本稿では、ロードレージの定義を行う上、当事者の行動をチャートで表現する方法を用いてロードレージ事件を検証する。提案手法では、事件原因、行われたレージ行為、結果として起きた事故を当事者の行動をチャートで表現する方法を用いて図表化し、ロードレージ事件を解析する。

A Proposal of Requirement Definition and Judgment Chart for Road Rage

Akira Kawai^{1,2}

1. まえがき

近年自動車は技術革新によって自動運転や自動ブレーキを搭載し、より安全な乗り物へと進化し続けている。実際に、交通事故発生件数の推移では交通事故件数の最も多かった平成 16 年の 95 万件から平成 29 年には 47 万件と半減している。しかし、世界的にみると交通事故による死者は年間 135 万人に達し、5～29 歳の子供、若者の死亡原因では一位となっている。今後先進国では自動運転技術の実用化、発展途上国では車の台数の増加が進みなど、自動車問題は世界的にみるとさらに深刻になるだろう。数ある自動車問題の中でもここで取り上げるロードレージは極めて身近に存在し、かつ危険なものである。ロードレージとは路上での出来事に対し激しく怒り、怒鳴る・故意に接触する・ドライバーに危害を加えることである。また、アグレッシブドライビングとは車間を詰めて前方車両をあおり・前方に割り込み急ブレーキをかけるといった運転である。アメリカでは毎年 1200 件以上のロードレージ事件が

報告され、深刻な怪我や死亡事故へつながっている。アメリカではロードレージとアグレッシブドライビングを区別し、ロードレージが認められた場合にはアンガーマネジメント講習の受講を義務付けるなどして一定の効果が見込まれる対策が取られているが件数は年々増加している。また、世界的にはそのような有効な対策がなされている国は少なく、ロードレージの件数は自動車の保有台数の増加とともに増加する傾向にある。近年は SNS やドライブレコーダーの普及により、ロードレージとの遭遇が手軽にインターネット上に公開されるようになり、今まで以上にロードレージを認めやすくなっている。インターネット上で公開されたすべてのロードレージを適切に対処することは難しくとも、対策を取らずにいればロードレージはより増加するだろう。交通事故、事件の中でも「故意に事件を引き起こす」という性質のあるロードレージが野放しにされれば、起こる必要のなかった事件が起こり、重大な事故が引き起こされるだろう。そこで、本論文ではロードレージの実態を解明する方法について考察していきたい。

日本国内ではロードレージをあおり運転と呼び、アグレッシブドライビングとの区別がなされていないものの、東名高速夫婦死亡事故後にニュース [4] になるなどして話

¹ 国立大学法人 滋賀大学データサイエンス学部
DataScience Faculty, Shiga University

² 日本セーフティソサイエティ研究センター
Japan Safety Society Research Center

題となっている。東名高速夫婦死亡事故とは、加害者がパーキングエリアの通路（駐車場ではない）にて車を駐車し、車外で喫煙をしていたところを被害者の男性に注意されたことに逆上し、約一分間 1.4 km にわたってあおり運転を行った。あおり運転の末、加害者は被害者の前方へ割り込み追い越し車線へ停車させ、車外で被害者に暴行を加えていたところ後方を走行するトラックが追突し、夫婦が死亡し、加害者の同乗者が重傷を負ったという事件である。東名高速夫婦死亡事故の第一審では民意を大きく反映した結果、停車後の追突事故と停車前に行ったあおり運転の関連を認めて危険運転致死傷罪を適用、懲役 18 年というきわめて重い判決が下された。しかし、この判例はあくまで、停車前に行ったあおり運転とトラックの追突の因果関係を危険運転と認めたものであって、レーズのターゲットを追い越し車線上へ停車させて事故を誘発したというレーズ行為の一部は法律上裁かれていないことになる。ここに、日本の現時点でのロードレーズへの対策が全くなされていないことが露呈しており、裁判員裁判によって民意を反映しただけの判例となってしまうことが大きな問題点である。ロードレーズの対策として法整備を行うとすれば、ロードレーズを法律的に定義し、他の危険運転行為とは別にロードレーズを裁く法律が必要である。あおり運転に対する研究としては、2016 年に JAF が行った調査がある。そこでは全ドライバーの 55 % があおられた経験があると回答し、また 63 % は無理な割り込みをする車が多いと感じると答えた。このことから少なくとも運転経験者の半数はアグレッシブドライビングに遭遇したことがあるといえる。しかし、日本国内の研究では具体的にロードレーズ事件がどのような人物によっていつ、どこで引き起こされるのかという研究は筆者の知る限りされていなかった。この原因には国内ではロードレーズとアグレッシブドライビング（あおり運転）が明確に区別、定義づけされていないことがあげられる。本稿ではロードレーズの定義を行う上、「当事者の行動をチャートで表現する方法を用いたロードレーズ行為の判定モデル」を使ってロードレーズ事件を検証する。本手法では、事件原因、行われたレーズ行為、結果として起きた事故を当事者の行動をチャートで表現する方法を用いて図表化し、ロードレーズ事件を解析する。ロードレーズ事件を図表化し、行われたレーズ行為を検証した結果、あおり運転のないロードレーズ事件があることが分かった。多くのロードレーズ事件ではあおり運転などの危険運転行為がみられるが、あおり運転のないロードレーズは道路交通法で処罰できず、ロードレーズ事件を起こした本人に本来科せられるべき免許停止処分等が行われないという問題点がある。また、現在日本国内で行われている対策はすべてあおり運転の防止を目的としており、ロードレーズの対策にはなっていない。ロードレーズの対応を行うにはまず、ロードレーズという概念を定着させる

必要性がある。現行法ではロードレーズに適切に対処できておらず、レーズ行為として行われた危険な行動や結果に対して、他の法律を拡大解釈してカバーするという方法がとられている。ロードレーズを法律的に定義し、然るべき罰則や対応がとられることによって、ロードレーズ被害を最小限にとどめたい。

2. ロードレーズの背景

2.1 ロードレーズとは

米国国道交通安全局 (NHTSA) はロードレーズを「人や財産を危険にさらすまたは危険にさらす可能性のある方法で自動車を運転すること」と定義している。

米国では法的に、アグレッシブドライビングは交通違反で、ロードレーズは犯罪であるという区別がなされている。国外での研究のトレンドは“どのような特性を持った人物がより攻撃的な運転をしやすいか”や、“どのような時や場合にロードレーズが発生しやすいか”である。本論文では攻撃的な運転を行う人の人物像すなわち心理や態度の特徴を明らかにするために、自己評価やアンケートなどの調査方法で統計学的に調査をしている研究や SNS の投稿を用いてアメリカ国内の時間、地域ごとにロードレーズの発生を調査している研究を取り上げている。一方で国内の研究についてはロードレーズについての研究は少なく、あおり運転やアグレッシブドライビングが研究のトレンドである。煽り運転を攻撃行動とみなし、心理学的に攻撃行動に至る過程を分析する研究を取り上げている。また、国内でのロードレーズの実態を調査するために事例を多く取り扱うことにした。特に重要な事例として東名高速夫婦死亡事故があげられる。

2.2 アメリカでの事例・研究

2017 年 6 月 18 日、ペンシルバニア州西ゴーセンの高速道路にて、同じ車線に合流したことに怒り、拳銃で被害者を射殺した。当初は被害者車両とその後方を走行中の車両との接触事故と考えられていたが、被害者の頭が銃で撃たれていたことから、別の運転手が被害者を撃ち殺していたことが分かり殺人事件として取り扱われた。

Donald E. Miles と Gregory L. Johnson の Aggressive driving behaviors ではアグレッシブドライビングを起こす可能性のある人々が持つ態度や信念を特定することで、攻撃的な運転手のプロファイルを作成しようとしている。方法としては、幾度か違反を起こしている人々 (violators) と大学生 (students) に自己評価式のアンケートをとるというものである。その結果から自己報告の運転行動、態度と信念、そして行動パターンには有意差があった。協調性 (agreeableness)、良心性 (conscientiousness)、および神経性 (neuroticism) の性格特性には有意差はなかったが、これら特性の平均差は予測された方向に推移した。この研究で

アメリカの自動車保険センター (Auto Insurance Center) は、ロードレージに対する調査として非常に興味深い調査を行っている。目的は米国内のドライバーがいつ、どこで、どのような場合に最もロードレージが起きるのかを発見するためである。方法は 2013 年 6 月から 2016 年 4 月までに SNS の instagram に「#ROADRAGE」とハッシュタグをつけて投稿された 65535 件の投稿から、投稿がなされた月、曜日、時間帯を集計、分析し、内 5183 の投稿にタグ付けされた位置情報から地域性を分析するというものである。ロードレージがより多く発生する月は上から 8 月 (7136 件) 7 月 (6203 件) 10 月 (6087 件) 3 月 (6084 件) である。自動車保険センターはこの原因としてアメリカの夏の季節は 10 代が学校を休み、家族で休暇のために街の外へ出かけることが多く、交通量が多くなっているからだとしている。この研究における月ごとのロードレージの発生数はあくまでアメリカにおいてのカレンダーや文化が大きく関係しているそのため、日本のカレンダーに当てはめると年末年始やお盆に帰省ラッシュ、ゴールデンウィークにしばしば高速道路において交通渋滞が発生し、ロードレージが発生しやすくなるという仮説を立てることができる。曜日ごとの分析では日曜日に最も件数が少なく、金曜日に最も多く投稿されている。また、傾向として月曜日から金曜日にかけて順番に増えていき土曜日には急激に下がる事から通勤とロードレージの間に明確な相関関係が生じていることがわかる。

2.3 シンガポールでの事例

2016年9月11日、雑用の仕事をする Fizul Asrul Efandi は路上駐車を行い、後ろを走行していた Chong Kok Soon にクラクションをならされたことに対し怒り、「待つことができないのか」と言いがかりをつけ、暴行を加えた。この事件で地区裁判では16週間の懲役刑が宣告されたが、控訴裁判では、検察側の「暴行の動機付けを分析するアプローチが狭く、2014年にも道路関連の判決を受けた反復犯罪者であることから運転禁止にすべきだ」との主張が認められ、一年間の運転禁止となった。

2016 年 9 月 8 日、Chan Swee Liang 加害者は駐車場の出口近くに駐車していた車を動かすように Ahmad Ismail に頼んだ。Chan は出発したが数分後に戻り、Ahmad 氏が中にいることを知りながら静止している Ahmad 氏の車に二度ぶつけた。Ahmad 氏が車から降り、逃げ出したところを Chan は追いかけたが、舗道へ逃げたところで追いか

けるのをやめ、レンタルしていた車をレンタル会社に返却した。Chan 容疑者は激しい障害を引き起こす行為のため 10 か月、人命を危険にさらす行為で 8 週間、事故の相手を救助しない罪で 3 週間の懲役となった。また、すべての車両の運転が 5 年間禁止された。

シンガポールで、「故意に傷つける」事件として報告されたロードレージ事件は 2015 年 75 件 2014 年 69 件である。実際にはすべてのロードレージ事件が「故意に傷つけた」としてカウントされていないので報告されていないものも多い。

2.4 国内情勢

国内ではまず、社会的にも大きく注目された事例として、東名高速夫婦死亡事故がある。(詳細は第一章、第三章ケーススタディを参照)

この事故によってあおり運転に対する関心が高まったこともあり、警察はあおり運転の取り締まりを強化している。その内容は、事故に至っていなくても暴行や脅迫などの事実が認められる場合には免許停止などの処分を行うというものである。

その他のロードレージの事例をあげていきたい。

- (1) 2017 年 9 月 23 日午前 1 時ごろ、愛知県弥富市の国道の追い越し車線で車から降りていた男性二人が後ろから来た車にはねられた。二人はトラックを運転していた 40 代と乗用車を運転していた 30 代で、車線変更を巡るトラブルで取っ組み合いになっていた。この事例はトラブルから車を降車し、第三者の後続車両によって被害が拡大したという点が東名高速夫婦死亡事故と共通している事例である。
- (2) 2017 年 9 月 23 日交通トラブルとなった相手の顔を殴り重傷を負わせた。後ろを走っていた軽乗用車がヘッドライトをハイビームにしたことに腹を立て、約五キロにわたってあおり運転をし、信号で停車した際に素手で窓ガラスを割り、被害者を車外に引っ張りだして顔面を殴り、鼻骨を折るなどの重傷を負わせた。この事例はハイビーム走行に対する両車間での認識のずれ、すなわち交通コミュニケーションもしくは交通マナーの齟齬を原因とするロードレージと推測することができる。
- (3) 2017 年 6 月、前の車が車線を譲らないことに腹を立て、約 20 キロにわたりあおり運転などをして追いかけ停車させ、無理な車線変更で割り込んだ際に接触事故を起こした。停止させた際には追い越し車線上で口論をしていた。この事例において加害者がアグレッシブドライビングを行った原因として被害者が後続車両に迫りつかれた際に追い越し車線を譲らなかったことにあると考えられ、交通ルールの認識不足によって起こったアグレッシブドライビングならびにロードレー

ジの事例であるといえる。

2.5 国内の研究

東日本高速道路株式会社の調査 [1] によると高速道路上でのイライラする原因の一位が「マナー違反」によるものであることが分かっている。二位は「渋滞」である。また、されるとイライラを感じるマナー違反運転には以下があげられた。あおり運転 (82.4 %)、急な車線変更 (72.6 %)、ハイビーム走行 (59.0 %)、無理な追い越し (55.4 %)、走行中のごみのポイ捨て (53.8 %) である。この調査からわかることはロードレージやアグレッシブドライビングの原因となりうるイライラの半数がマナー違反によるもので、その中でも車間距離を詰めるあおり運転や急な車線変更といった危険なマナー違反運転については多くの人がイライラを感じているという点である。

■主な調査結果のグラフ

・ 高速道路のドライブで、最もイライラする原因

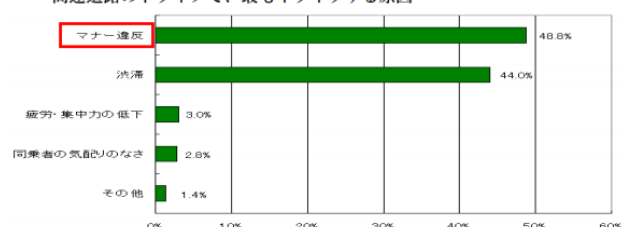


図 1 高速道路のドライブで、最もイライラする原因

出典：東日本高速道路株式会社

・ されるとイライラを感じるマナー違反運転 (複数回答)

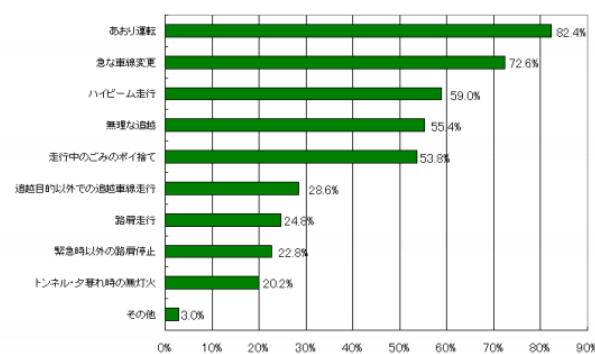


図 2 されるとイライラを感じるマナー違反運転 (複数回答)

出典：東日本高速道路株式会社

蓮花氏の「交通空間での対人相互作用」[2], [3] では運転者行動には道路という過密空間で行われる対人相互作用という側面もあるとし、交通空間を都市の公共空間として理解し、対人交通環境における運転者行動を、対人コミュニケーションと攻撃行動の2側面から取り上げて、運転者間の対人相互作用のメカニズムを解明しようとしている。その中で交通コミュニケーションからロードレージに発展する例としてクラクションをあげている。クラクションの意味とクラクションの長さには関係があり、挨拶や礼といった攻撃性のないクラクションは短く、不快感の表出や相手

への注意といった意味のクラクションは長くなる傾向がある。一方で、研究では初心者運転者群はクラクションが長くなる傾向が明らかになっており、また細かな交通マナーには地域差も大きい。これらによって起こるディスコミュニケーションがロードレージの原因の一つになりうる。

“心理学者が指摘する「あおり運転」しやすい人の身体的特徴”という記事 [5] では「価値基準の混濁」が起りやすいためあおり運転の原因になるとしている。「価値基準の混濁」とは何がやってもよいことで、何がやってはいけないことが明確に認識されづらく、その場の状況や判断、文脈によって基準が変わりやすく、一定しないことを指す。あおり運転やアグレッシブドライビングといった行動も本人は「自分は早く行きたいのになんで前のクルマはこんなにトロいんだ。」「なんで早くどかないんだ。」「あおられて当然だ。」と思い込み、「悪いのは相手。私の行為はおかしなことではない」と自分を過度に正当化してしまっている。価値基準の混濁が生じていても、すべての人があおり運転をするわけではなくあおり運転に至るかどうかの分岐点がある [6]。

一つ目は個人のストレスへの易反応性 (反応しやすい) である。そもそも、運転している状態が、基本的には人間の心理・身体的にはストレスフル (多くの負担がかかる) である。注意力には人それぞれのキャパシティがある。気を配るべき対象が多くなっている状態で、前のクルマが遅いといったさらなる心理的ストレスがかかると、脳の中で理性的かつ論理的で自制心を働かせる前頭前野の力は働きにくくなる場合がある。そのため、怒りなどの感情に率直な、衝動的な行動が出やすくなるのである。仕事で疲れていない朝は理性的に運転できても、疲労した帰りの運転は荒い、という場合も衝動性をコントロールしきれなくなっている脳の機能低下が疑われる。また、ストレスがかかると、身体的には「緊急反応」という、ストレス事態に対して身体的な能力を一時的に向上させ、対抗しようとする状態が生じる。具体的には、血圧や体温が上がり、心拍が早くなるなどの交感神経系の緊張と、アドレナリンの分泌が促進される。このことが、怒りの感情が生じやすい身体的背景である。

二つ目は欲求阻害状況への耐性である。つまり、自分の運転やクルマに対して求めるものや考えが、他者によって阻害されたときに、その状況にどれだけ耐えられるかということである。もし耐性が低ければ、暴走、あおりといった危険行為につながりやすいと考えられる。そのほかにも、運転は生活上の文脈効果に左右されやすい。つまり、その日の生活状況や感情、運転前に蓄積した心理的ストレスに非常に影響を受けやすいことや、日頃から運転を通じて蓄積された怒りや不快感がある日突然爆発してしまうことがあること、プライベート感覚や匿名性が高まって喜怒哀楽の感情が表出されやすいこと、なども背景として挙げ

られる。

2.6 背景事例と研究のまとめ

背景研究ではアメリカにおけるロードレーズの事例と研究、シンガポールにおける事例、日本国内における事例と研究について言及してきた。アメリカの研究では実際に交通法規を違反している人々に共通するパーソナリティの研究や実際にロードレーズが起きている場所、時間帯、時期の統計学的な研究があった。一方で日本国内の研究では心理学的な要因や交通マナーの地域差によるディスコミュニケーションについての研究はあったものの、国内におけるロードレーズが実際にどこで、どのように起きているのかといった研究はなかった。この要因として日本国内では「ロードレーズ」や「アグレッシブドライビング」または「あおり運転」といった行為がきちんと定義付けされていないことがあげられる。

また、事例を見るとアメリカではロードレーズに対しても殺人罪が適用され、シンガポールでは懲役刑や罰金刑のみでなく運転禁止といった措置が取られている。一方日本では暴行罪が適用された場合には「二年以下の懲役もしくは30万円以下の罰金または拘留若しくは科料」、危険運転致死罪が適用された場合に20年以下の懲役である。危険運転致死罪が適用されれば免許取り消しかつ欠格期間が8年間になるため、海外の事例と遜色のない罪状になるといえる。しかし、実際には危険運転致死傷罪が認められるには難しい要件を立証する必要があり、適用されづらく、シンガポールでは暴行や危険な運転行為の動機などを総合的に判断して運転禁止にできるのに対し、日本では事故に至らなければあくまで道路交通法の違反点数によって免許停止や取り消しになる程度である。アメリカのカリフォルニア州のように「ロードレーズ」や「アグレッシブドライビング」を法律で明確に定義する必要性がある。

3. ロードレーズの要件的定義

本稿では、ロードレーズ行為に対し、要件的な定義について検討する。前記の事例と研究からも示されたように、「ロードレーズとは、運転手が自動車の運転中に割り込みや追い越しなどに腹を立て、過激な報復行動を取る行動である。(Wikipedia, [7])」しかし、これだけでは、その責任境界は不明確であり、定義はあいまいになる。

3.1 要件的定義

アメリカ国家道路安全局 (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) による定義は以下の2通りである。

- (1) A **driver** commits **moving traffic offenses** so as to endanger other persons or property. この定義を図で表したものは図3である。この定義において、レーズ

した運転者は自ら運転している自動車を使い、目標車両やその搭乗者、または関係のない第三者(歩行者、車建物)、または自車(同乗者含む)に危害を加える行為をロードレーズとしている。しかし、レーズした運転者の同乗者の行動が含まれていないが、実際のロードレーズ事件においては、同乗者が暴れだす事例がある。

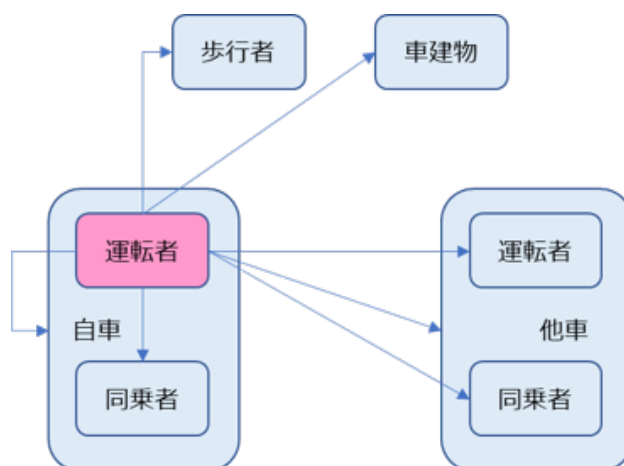


図3 NHTSA 定義 (1) 車両攻撃のみ

- (2) An assault with a motor vehicle or other dangerous weapon by the operator or **passenger** of one motor vehicle on the operator or passengers of **another motor vehicle**. この定義を図で表したものは図4である。この定義において、レーズした運転者、または同乗者が目標車両やその搭乗者に対し、車両または他の武器で危害を加える行為をロードレーズとしている。しかし、上記 NHTSA(1) でカバーした第三者への攻撃や、自車内の内輪もめなどがカバーされていない。

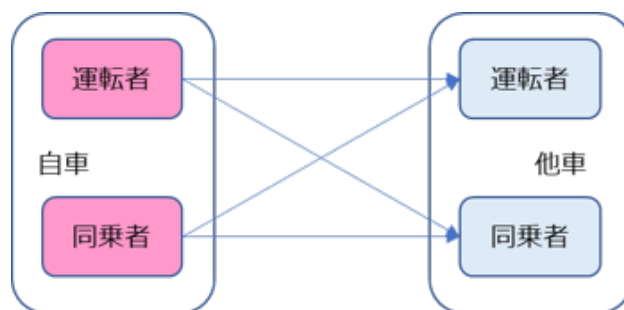


図4 NHTSA 定義 (2) 車両以外武器も含まれる

上記のことを踏まえ、本稿で提唱するロードレーズの定義を以下のものとする。「運転行動をきっかけとし、怒りに任せて特定のターゲット(自車、同乗者を含む)に挑発・威圧・攻撃を働く行為。なお、攻撃手段は車とは限らない。」

(図 5)

以下の項目は詳細説明である。

- レージ状態の運転者また同乗者が、目標車両（搭乗者含む）、または関係のない第三者（歩行者、車建物）、または自車に攻撃的言動を加える行動。
- レージ状態の運転者または同乗者の内輪もめ行為。
- 攻撃手段は車とは限らない（武器、素手も含む）。

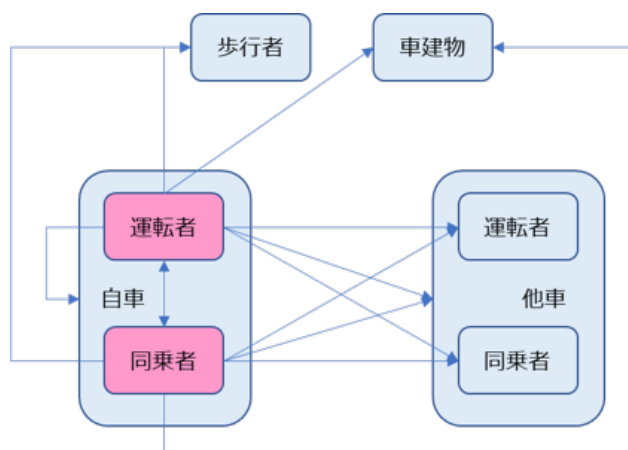


図 5 本稿で提案するロードレージ定義範囲

なお、ロードレージ行為の責任境界を図 6 を用いて説明する。

- (1) 運転行為に因む怒り。運転中に何等か事象に触発され、いつもよりも興奮した状態を指す。
- (2) 暴力行為。挑発、威圧、または直接攻撃等の行為。
- (3) 危険な運転行動。車を使って追い上げ、幅寄せ、煽り、進路妨害、衝突追突などの危険な運転行為を指す。
- (4) 特定ターゲット。特定の人や車建物に対して、執拗に攻撃行為を繰り返すこと。

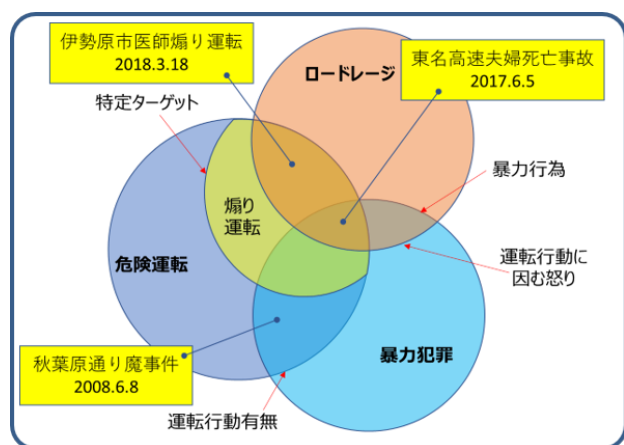


図 6 ロードレージの責任境界

上記 4 条件のうち、(1) は必須条件であるが、暴力行為や危険な運転行為が伴っていなければ、一般的に法的な責任が発生しない。(1) のほか、(2)(3) のいずれかが満たされれば、嚴重なロードレージ行為となる。

東名高速夫婦死亡事故は上記条件 (1)(2)(3)(4) を全部満たす事案であり、はっきりとしたロードレージ行為である。一方、秋葉原通り魔事件は条件 (2) と (3) の条件が満たされるが、(1) は満たされないため、ロードレージ行為ではない。

また、一般的にあおり運転はロードレージに含まれるが、図 6 に示されたように、あおり運転は必ずしも「運転行為に因む怒り」を携帯しない。すなわち、愉快犯によるあおり運転が存在する。この場合、より常習的にあおり運転を繰り返す可能性が高く、悪質である。

3.2 判定チャート

ロードレージ事件は検挙された場合、その結果の性質に応じて法律を適用されているが、重大な結果を生じなかった比較的軽微なロードレージ事件は道交法で罰せられない可能性が高い。しかし、ロードレージ常習犯は交通安全に対して潜在的であるが、重大なリスクである。

本研究では、ロードレージ事件における各当事者の行動と責任を明確に判別するために、複数のステージを用いて事件の展開を表す。本手法を用いてロードレージと疑われる事案をチャートで表示でき、一定の条件を満たすと、ロードレージ事件と判定できる。

表 1 判定チャートの各種ステージ

ステージ名	重要性	説明
原因イベント	必須	運転にかかわるなんらかのイベント。 例：割り込み、追い越し、マナーの悪い駐停車。
着火イベント	必須	先にレージした当事者にとってのトリガーイベント、これによってターゲットが定まる。原因イベントと被ることもある。
レージ状態	必須	怒りが爆発して攻撃行為に移る際の状態。
片方レージ行為	必須	レージ状態に陥った当事者が行った攻撃行為。例：煽り運転、罵声、ジェスチャー、その他の暴力行為。
双方レージ行為		双方の当事者がレージ状態に陥った際の攻撃行為。例：カーレース、路上バトル。
一次結果	必須	片方または双方レージ行為によって生じた直接の結果。例：喧嘩、カーレース、当事者間の交通事故。
二次結果		一次結果の後に生じた二次的結果。例：第三者を巻き込んだ交通事故。

表 1 の中に、5 つの必須ステージがあり、重大なロードレーズ事件と判定するにはこれらが全部満たされる必要がある。ただし、1 つの行為が複数のステージに該当する場合もある。

3.3 ケーススタディ

本小節では、提案した判定チャートを用いて三つの事件を分析し、ロードレーズ事件に該当するかを説明する。

3.3.1 東名高速夫婦死亡事故

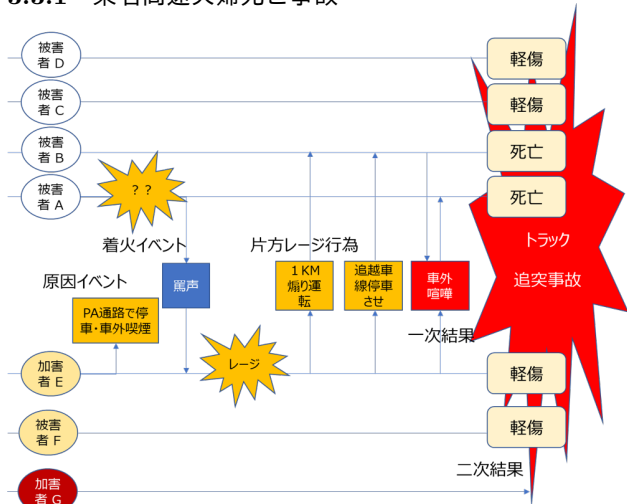


図 7 Case Study1: 東名高速事件

加害者 E が PA の通路に停車し、車外で喫煙をしていたところを被害者 A が注意したことである。注意を受けた加害者 E は逆上し、被害者 A の車両に対して約一分間 1.4km にわたってあおり運転を行い、追い越し車線に停車させる。その後加害者 E は車を降り、被害者 A の車のドアを開け被害者 A に捕まらかり、外へ引っ張り出そうとするなどした。なお、あおり運転や車外での喧嘩は全て加害者 E による一方的なレーズ行為である。結果、後方を走行していた加害者 G のトラックが停車中の被害者 A の車両に追突し、被害者 A、B が死亡し、加害者 E、被害者 C、D、F も負傷した。

原因・着火イベントとなった PA の通路に停車した加害者 E に注意を行うといった行為については、一般的には注意をせずに素通りをする場合が多く、注意の仕方については車内から怒鳴るように注意を行っていたことから加害者 E のマナー違反行為に対して怒り、一時的にレーズ状態に陥っていた可能性がある。しかし実際に行われた「1.4km にわたるあおり運転」、「追い越し車線へ停車させる」、「車から降り暴行を加える」のすべてのレーズ行為は加害者 E による一方的な行為である。

前節の必須ステージ 5 つ全部満たされたため、本件事はロードレーズ行為と判定できる。

3.3.2 秋葉原通り魔事件

加害者 A は 2 トントラックを運転し、交差点の赤信号を

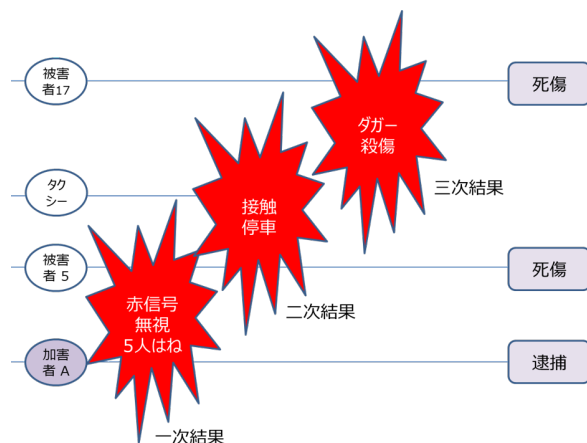


図 8 Case Study2: 秋葉原通り魔事件

無視して突入し、青信号を横断中の歩行者 5 人をはね飛ばした。さらに、トラックは交差点を過ぎて対向車線で信号待ちをしていたタクシーと接触して停車。加害者 A は車を降り、道路に倒れこむ被害者の救護に駆けつけた通行人・警察官ら 17 人を、所持していたダガーで立て続けに殺傷した。

この事案について、トラックは最初の凶行に使われたが、原因イベント・着火イベント・レーズ状態・片方レーズ行為の 4 ステージは満たされず、ロードレーズ行為ではないと判定できる。

3.3.3 中国昆山事件

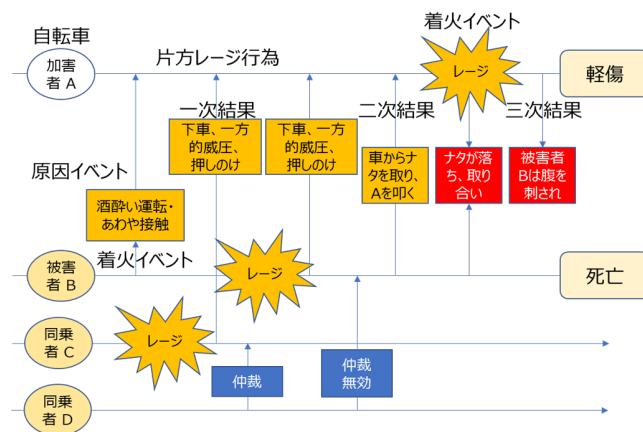


図 9 Case Study3: 中国昆山事件

2018 年 8 月 27 日に中国昆山市で発生した事件である。

酒気を帯びた被害者 B が運転する乗用車が加害者 A の自転車と接触しそうになった。これが着火イベントとなり、乗用車に同乗した C、D は下車し、加害者 A に駆け寄って罵声を浴びせ、被害者 B も下車し、4 人で言い争いになった。被害者 B が乗用車に一度戻り、再度下車し、加害者 A に殴るけるの暴行をし、乗用車からナタを取り出し、加害者 A に切りつけ、負傷させた。もめあいの中、被害者 B の手からナタが地上へ落ち、これをチャンスと見た加害者 A

は先にナタを取り、勢いで被害者 B の腹を刺し、その傷で被害者 B が死亡した。

この事件の中で、同乗者によるレージ行為、最初の被害者（加害者 A）が反撃に転じ、一番悪い被害者 B が死亡する顛末となった。前節の 5 つのステージを全部満たすため、ロードレージ行為と判定できる。ただし、この被害者 B は極めて交通適性が悪いが、現時点日本の道路交通法 103 条（危険性帯有による道交法での処罰）の適用は難しい（滋賀県警談）。

4. まとめ

ロードレージとは私たちの生活の中で極めて身近に行われている危険な行為であるが、その概念に関しては皆無に近い。日本国内においては全くと言っていいほど研究がなされておらず、レージ行為として行われるうちのひとつであるあおり運転にばかり注目が集まり、ロードレージの実態が不透明にある現状がある。

本稿では多くの事例を紹介してきたが、現状ではロードレージの概念がないため、他の法律で対応せざるを得なくなっている。東名高速夫婦死亡事故では民意を大きく反映した判決がなされたが、レージ行為として行われた高速道路の追い越し車線へ停車させるという行為は危険運転としては認められず、その前に行われたあおり運転に対して現行の法律を拡大解釈する形で処罰された。事故が起きた直接的な原因である追い越し車線へ停車させるという行為をロードレージ行為として認めることができるようにする必要がある。以上の二点の問題点から導き出される結論として、ロードレージの概念とその普及の必要性がある。

これから自動車は自動化が進み、手動運転と自動運転が混在する状況が長い期間続くことが予想される。今まではロードレージは人間が運転するからこそ、大事に至ることが少なく、やり過ごしてきたという一面があったため、自動運転の車に対するロードレージは大きな脅威になるかもしれない。自動運転のプログラムは故意に危険な運転を行うロードレージの概念を把握したうえで開発する必要があると思われる。

謝辞

本研究の一部は、日本セーフティソサイエティ研究センター（JSSRC）の援助を受けた。ここに謝意を表する。

本研究の一部は、科学研究費補助金（19K04393、代表：川井明）の助成を受けたものである。

参考文献

- [1] “高速道路マナーに関する意識調査,”
入手先 http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/data_room/regular_mtg/pdfs/h22/0930/02.pdf, (Last Access 2019/05/16)
- [2] 蓮花 一己, “交通空間での対人相互作用,”

- 入手先 <https://doi.org/10.11501/3100673>, DOI: 10.11501/3100673, 1995.
- [3] 蓮花 一己, “交通行動の社会心理学”, (株) 北大路書房, ISBN 4-7628-2198-5, 2000.11.1.
- [4] “激高、あおり…ハンドル握ると攻撃的になる” 人格変貌” 男の犯行か 東名高速夫婦死亡事故,” 入手先 <https://www.sankei.com/premium/news/171023/prm1710230004-n1.html>, (Last Access 2019/05/16)
- [5] “心理学者が指摘する「あおり運転」しやすい人の身体的特徴” 入手先 <https://ironna.jp/article/9581?p=1>, (Last Access 2019/05/16).
- [6] “身近に潜む「あおり運転」危険ドライバーの深層心理,” 入手先 <https://ironna.jp/article/9591>, (Last Access 2019/05/16), 2018/9/26.
- [7] Wikipedia: “あおり運転”,
入手先 <https://ja.wikipedia.org/wiki/あおり運転>, (Last Access 2019/05/16).